

## STOSKOPF (Nicolas), Le Train, une passion alsacienne (1839-2012)

préfaces de Philippe Richert et d'Hubert Haenel, Vent d'Est, 2012, 246 p.

**François Igersheim**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1885>

DOI : 10.4000/alsace.1885

ISSN : 2260-2941

### Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

### Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2013

Pagination : 514-515

ISSN : 0181-0448

### Référence électronique

François Igersheim, « STOSKOPF (Nicolas), Le Train, une passion alsacienne (1839-2012) », *Revue d'Alsace* [En ligne], 139 | 2013, mis en ligne le 01 octobre 2013, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1885> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alsace.1885>

---

Tous droits réservés

de l'autre côté de la frontière : en bibliophile passionné, il avait accumulé 2 500 volumes d'origines multiples, avec une préférence pour les ouvrages français. Ce trésor est conservé à la bibliothèque de Bamberg.

René Walther

STOSKOPF (Nicolas), *Le Train, une passion alsacienne (1839-2012)*, préfaces de Philippe Richert et d'Hubert Haenel, Vent d'Est, 2012, 246 p.

L'ordinaire des alsatiques de ces temps est si souvent le « beau livre », qui combine abondance, richesse, voire originalité de l'iconographie et texte passe-partout que celui que nous soumet Nicolas Stoskopf est une heureuse surprise (mais qui ne nous étonne pas).

Le « beau livre » est une réussite : la splendeur et la richesse de l'iconographie est bien mise en valeur par des légendes toujours informatives, une maquette élégante et aérée. On peut donc lire l'ouvrage en se contentant des images. Le texte retient pourtant l'attention et mérite la lecture « à part ». Les notes, bien mises en relief par leurs présentations en fin d'ouvrage, nous donnent des sources et bibliographies à jour sur la recherche la plus récente, et cette synthèse qui dit ce qu'elle doit aux prédécesseurs est la très bienvenue. Courbe parlante que la table : la période 1839-1870 nous est présentée en 120 pages (p. 18 à 138), la période de l'Alsace-Lorraine en 32 pages (138 à 170), la période allant de 1918 à 1945 en 22 pages (170 à 192), enfin la période toute contemporaine en 54 pages (192 à 246). Le travail se concentre donc sur les deux extrémités de l'histoire de cette « passion alsacienne ». On saisit tout de suite la grande absente, qui a pourtant présidé à la destinée du train pendant sa grande période : l'entreprise *Reichsbahn Elsass-Lothringen*, à qui l'on réserve trois lignes et demie (!) : « Sous le régime allemand, le réseau double les effectifs triplent le nombre de voyageurs sextuple de même que le tonnage des transports » (p. 167). Et qui reste nationale après 1918 ajoutera-t-on, grâce à la résistance de ses cheminots!

Voilà qui rejoint la première question que la lecture de l'ouvrage nous amène à formuler. Passion alsacienne que le train? Le mariage précoce de l'une des premières régions industrielles européennes et du train a été pourtant bref, et on sait bien que d'être si disputée entre France et Allemagne a fait beaucoup pour les mobilisations ferroviaires nationales (y compris dans les dernières décennies?). L'une des très belles cartes de l'ouvrage (p. 164) nous montre suffisamment le rôle qu'ont joué les armées dans ces équipements ferroviaires de part et d'autres de la crête des Vosges! L'ouvrage de l'Institut de Francfort, dont elles sont extraites pour être mise en valeur, ne pouvait-il pas fournir plus de données sur la période 1870-1914?

Synthèse originale remarquable, les chapitres consacrés à la naissance du train en Alsace, où l'auteur peut laisser libre cours à l'historiographie

entrepreneuriale où il excelle, sont parmi les plus réussis. Ces industriels avaient le sens de la communication ultramoderne, puisque la lithographie venait d'être inventée. L'ouvrage nous donne les très belles chromolithographies d'Engelmann, et les 14 planches sur le *Panorama des Vosges et du chemin de fer*. La partie contemporaine retient également l'attention. Pas seulement parce qu'elle relate la bataille pour les TGV mais à cause du beau et bon chapitre sur Hubert Haenel et la régionalisation ferroviaire. En voilà un qui n'est pas un industriel (ni un ingénieur) et qui a transformé le rôle du train dans la région et dans le pays! Tout au long de son étude, l'auteur aborde la question de l'articulation entre le train et les réseaux secondaires, rail et route, depuis les chemins de fer d'intérêt local de Migneret (on ne dit pas que l'ennemie farouche du préfet qui défendait le rôle de la collectivité a été la compagnie de l'Est qui défendait les intérêts et les dividendes de ses actionnaires) jusqu'au tram-train mulhousien, en passant par les autorails de Bugatti et de Dietrich. Bien sûr, l'on n'a pas encore de travail approfondi sur les tramways urbains de l'ensemble de l'Alsace pour pouvoir traiter du « rail, passion alsacienne »! Les études sur les gares nouvelles portes des villes (Strasbourg – n'est-on pas trop sévère avec Jacobsthal? –, un peu Colmar, les deux gares de Mulhouse) sont les bienvenues, mais n'aurait-on pas dû trouver un aperçu plus fourni sur les usages du train, et ses rapports avec les transformations de la vie sociale et culturelle? Mais aussi bien qu'un long exposé, le précieux petit chapitre sur *D'Pariser Reis* du grand-père Charles-Gustave Stoskopf les évoque joliment. Voilà donc un bel et bon ouvrage d'histoire, que l'on ne doit pas seulement feuilleter mais aussi lire et qui invite à réfléchir.

François Igersheim

## Glanes

BOEHLER (Jean-Michel), EICHENLAUB (Jean-Luc), ESCH (Christine), SCHUTZ-FOESSER (Séverine) et WEIGEL (Bernard), *Liber Herbarius, entre connaissance et imaginaire*, Bibliothèque Alsatique du Crédit Mutuel, 2012, 44 p. plus planches ill.

Le livret est paru à l'occasion d'une exposition permettant de découvrir sept siècles de mémoire botanique écrite (du Moyen Âge au XIX<sup>e</sup> siècle), un patrimoine régional singulier. Au fil des ans, la connaissance de la flore influencée par l'imaginaire et les croyances, va progressivement s'émanciper vers une science à part entière. C'est ce cheminement qu'a révélé l'exposition et que prolonge cette publication. L'iconographie, de grande qualité, a été choisie avec beaucoup de soin.

Gabrielle Claerr Stamm